C4 Picasso

SOMMAIRE

Le premier « visiospace » (Synthèse) 4

Une nouvelle silhouette harmonieuse et dynamique 6

Une visibilité et une luminosité hors du commun 12

Un habitabilité de référence 20

Un aménagement de l'habitacle ingénieux 28

Des prestations inédites pour le bien-être de tous les passagers 36

Des équipements qui simplifient la vie au quotidien 46

Le plaisir de conduire 56

La protection des occupants 66

Photos 74

C4 Picasso

LE PREMIER « VISIOSPACE »

Présenté pour la première fois au Mondial de l'Automobile de Paris 2006, le nouveau monospace compact de Citroën sera commercialisé cette année à partir du mois d'octobre en France, et au cours du dernier trimestre, dans la plupart des pays européens.

Sur le marché des monospaces compacts, Citroën propose avec C4 Picasso et Xsara Picasso, véhicule à succès qui continue sa carrière, deux monospaces totalement différents en style et en prestations.

Conjuguant à la fois de larges surfaces vitrées et un vaste habitacle modulable, C4 Picasso devient le premier « visiospace ».

Ce nouveau monospace peut transporter confortablement jusqu'à 7 personnes et tout est pensé pour rendre la vie à bord particulièrement simple, agréable et sécurisante pour l'ensemble des passagers.

- La visibilité et la luminosité sont exceptionnelles grâce, notamment, au pare-brise panoramique Grand Angle.
- L'espace est entièrement dégagé à l'avant grâce à un poste de conduite innovant associé, notamment, à la nouvelle boîte manuelle pilotée 6 vitesses.
- L'habitabilité et les volumes de coffre sont particulièrement généreux et font référence.
- La modularité est rapide et facile grâce aux fonctionnalités ingénieuses des sièges.
- Le bien-être à bord est partagé par tous les passagers, que ce soit en termes d'espace à bord, de confort thermique, acoustique ou olfactif.
- Le confort de suspension est remarquable notamment avec la suspension arrière pneumatique.
- La conduite est facilitée et sécurisée grâce à des aides à la conduite rares ou inédites sur le segment des monospaces compacts.

C4 Picasso dispose, dès le premier niveau, de nombreux équipements d'agrément de vie à bord, d'aides à la conduite ou de sécurité. Un soin particulier a également été apporté à la qualité perçue dans l'habitacle, grâce à l'utilisation de matériaux valorisants et agréables au toucher (utilisation du chrome et du noir brillant, peintures douces au toucher, grains fins au niveau de la planche de bord et des panneaux de portes…).

Quatre motorisations souples et performantes sont disponibles dès le lancement : le 1.8i 16V et le 2.0i 16V de respectivement 127 ch et 143 ch DIN pour l'essence et le HDi 110 FAP et HDi 138 FAP pour le Diesel. Ces moteurs répondent tous aux normes Euro IV et les motorisations Diesel sont équipées en série du filtre à particules. Cette gamme de moteurs est associée – suivant les destinations – à une large gamme de boîtes de vitesses : boîte mécanique, boîte automatique ou la nouvelle boîte de vitesses manuelle pilotée six vitesses.

De par sa forte personnalité, ses dimensions (4,59 m de longueur, 1,83 m de largeur et 1,66 m de hauteur) et ses prestations, C4 Picasso complète naturellement la gamme de monospaces Citroën. Celle-ci est constituée désormais de trois véhicules très différenciés et complémentaires : Xsara Picasso et C4 Picasso, les monospaces compacts, et C8, le grand monospace.

C4 Picasso est produit dans l'usine de Vigo en Espagne.

C4 Picasso

Une nouvelle silhouette
harmonieuse et dynamique

EVANESCENT

EVANESCENT

877 DMX 78

C4
877 DMX 78

C4

C4 Picasso

Le style fluide, dynamique et les grandes surfaces vitrées de C4 Picasso traduisent une forte personnalité et un caractère unique. Les volumes harmonieux du véhicule dégagent de la puissance et sont mis en valeur par un traité très épuré de la carrosserie. Les lignes fluides contribuent à un aérodynamisme remarquable sur ce segment (Cx de 0,31 et Scx de 0,82).

A l'avant, le pare-brise panoramique Grand Angle avancé et les larges fenestrons se distinguent dès le premier coup d'œil et mettent en exergue l'aspect novateur du « visiospace » C4 Picasso. Par ailleurs, les formes volontaires des projecteurs, soulignées sur toute leur largeur par les clignotants, donnent du caractère au véhicule. L'aspect déterminé de la face avant est accentué par les larges chevrons de la calandre, qui se prolongent par des baguettes chromées, jusqu'aux projecteurs. Cette signature esthétique, dans le même esprit que celle des C4, C5 et C6, met en avant son appartenance à la Marque.

De profil, les grandes surfaces vitrées latérales sont soulignées par la ligne dynamique de la ceinture de caisse et le décrochement de la custode arrière. L'absence de montants arrière couleur caisse donne la perception d'une continuité du vitrage. La ligne du pavillon, dans le prolongement parfait du pare-brise, s'étire jusqu'au déflecteur arrière dans un mouvement très pur.

C4 Picasso se distingue aussi à l'arrière avec le traité innovant de ses feux qui, par leur forme et la dimension des lignes de lumière utilisées, constituent une signature visuelle unique.

C4 Picasso

Une visibilité et une luminosité **hors du commun**

UNE VISIBILITÉ EXCEPTIONNELLE SOUS TOUS LES ANGLES DE VUE

UN HABITACLE BAIGNÉ DE LUMIÈRE

DES ÉCLAIRAGES INÉDITS POUR CRÉER UNE AMBIANCE CHALEUREUSE ET FACILITER LA VIE

EVANESCENT

EVANESCENT

C4 Picasso

En véritable « visiospace », C4 Picasso dispose de surfaces vitrées exceptionnelles. Il présente un champ de vision sur l'extérieur hors du commun pour tous les passagers. Cette visibilité contribue à l'agrément de conduite et constitue un précieux atout en termes de sécurité, en réduisant fortement l'angle mort 3/4 avant, en doublant l'angle de visibilité vers l'avant et en offrant la meilleure vision latérale et 3/4 arrière du segment.

UNE VISIBILITÉ EXCEPTIONNELLE SOUS TOUS LES ANGLES DE VUE

Un pare-brise panoramique Grand Angle qui double la visibilité vers l'avant

C4 Picasso est le premier véhicule à proposer en grande série un pare-brise panoramique Grand Angle, qui double la visibilité vers l'avant. L'angle de visibilité vertical (du point bas au point haut du pare-brise) passe à 70° au lieu de 35° sur un monospace traditionnel. Pour libérer le champ de vision, la traverse de pavillon a ainsi été reculée de plus de 30 cm par rapport à la moyenne des monospaces compacts, sans pour autant dégrader la rigidité de la structure de caisse. Ce pare-brise panoramique Grand Angle est accompagné de stores pare-soleil innovants coulissants.

La meilleure visibilité 3/4 avant de sa catégorie

C4 Picasso offre en outre la meilleure visibilité 3/4 avant de sa catégorie, grâce aux fenestrons de grande dimension (12 dm^2 de surface par fenestron), les plus importants jamais vus sur un monospace compact, et grâce à la finesse des montants de baie. Ces prestations en matière de visibilité contribuent à l'agrément de conduite et constituent un précieux atout en termes de sécurité en réduisant fortement « l'angle mort » 3/4 avant.

La meilleure visibilité latérale

A chaque rangée, C4 Picasso dispose de la meilleure visibilité latérale du segment des monospaces compacts : 65° en rang 1, 78° en rang 2 et 38° en rang 3. Cette visibilité latérale renforce la sensation d'espace et d'ouverture sur l'extérieur.

La meilleure vision 3/4 arrière

Par ailleurs, C4 Picasso dispose de la vitre de custode arrière la plus grande de la catégorie. Elle permet d'obtenir une très bonne visibilité latérale pour le passager de rang 3. Avec cette vitre de custode de plus de 20 dm^2, C4 Picasso propose la meilleure vision 3/4 arrière du segment, un véritable atout lors des manœuvres.

UN HABITACLE BAIGNÉ DE LUMIÈRE

La plus grande surface vitrée du segment

Sur le marché des monospaces compacts, C4 Picasso dispose de la plus grande surface vitrée du segment (5,2 m^2 sans le toit vitré panoramique Plein Ciel 6,4 m^2 avec).

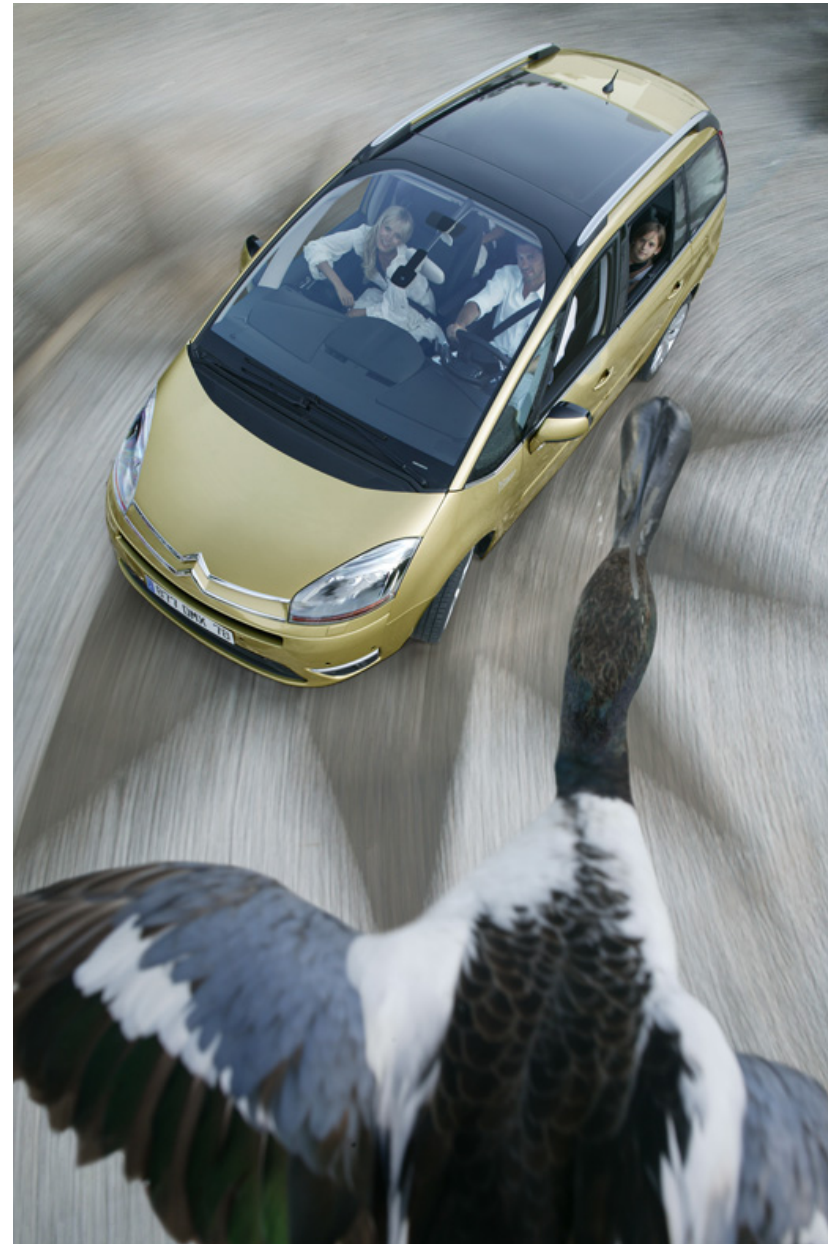
En plus de favoriser la visibilité pour tous les passagers, le pare-brise panoramique grand angle, les fenestrons ainsi que les vitrages latéraux particulièrement généreux participent pleinement à l'entrée de la lumière dans l'habitacle.

Le toit vitré panoramique Plein Ciel et le plus large de sa catégorie

C4 Picasso peut disposer d'un toit vitré panoramique surteinté – le plus large de sa catégorie (1,04 m). Tous les passagers profitent alors d'une visibilité et d'une lumière véritablement hors du commun.

DES ÉCLAIRAGES INÉDITS POUR CRÉER UNE AMBIANCE CHALEUREUSE ET FACILITER LA VIE

C4 Picasso se distingue en termes d'éclairage avec 32 sources de lumière possibles, pour créer une ambiance chaleureuse dans l'habitacle et faciliter la vie au quotidien.



Une lumière d'ambiance chaleureuse

Qu'elle soit naturelle ou artificielle, la lumière fait partie intégrante de C4 Picasso. L'éclairage de nuit a fait l'objet d'une attention toute particulière.

De nombreuses sources lumineuses inédites participent à une ambiance douce et chaleureuse. Ainsi, des guides de lumières sous le bandeau central de la planche de bord, dans les panneaux de portes et au pavillon diffusent une lumière douce et indirecte, réglable avec une commande située en partie basse de la planche de bord. Ces guides sont complétés de petites leds dans les commandes d'ouverture de porte et dans le plafonnier avant.

Un écran central inédit, personnalisable en termes de couleurs et d'informations affichées

Par ailleurs, les informations de conduite et de confort sont regroupées sur un seul écran au centre de la planche de bord, ce qui permet de limiter le nombre de zones d'affichage. Cet écran est, suivant le niveau de finition, personnalisable en termes de couleurs et d'informations affichées. Le choix des informations se fait avec la commande proche de l'écran ou la touche de personnalisation située sur le volant à commandes centrales fixes. Le fond de cet écran est jaune ou, suivant le niveau de finition, biton avec cinq réglages de couleurs disponibles. Afin que le niveau d'éclairage soit adapté à toutes les situations de luminosité, il est réglable de nuit comme de jour – ce qui est nouveau – et suivant deux plages de réglages indépendantes, afin que l'écran soit toujours parfaitement lisible.

De nouveaux éclairages utiles au quotidien

Pour faciliter la vie à bord, différents éclairages s'ajoutent aux sources lumineuses traditionnelles.

- Les passagers disposent de liseuses au dos des sièges avant. Pour s'en servir, il suffit de déplier la tablette aviation et d'actionner l'interrupteur qui commande la liseuse.
- Pour faciliter la recherche d'objets, les rangements dans les panneaux de portes avant s'éclairent automatiquement dès que l'on approche la main.
- Autre nouveauté, une lampe nomade rechargeable est disponible dans le coffre. Elle répond à deux fonctions, lampe torche et éclaireur de coffre. En lampe torche, son autonomie est d'environ 45 minutes et elle se recharge dès qu'on la remet en place sur son support et que le moteur tourne.
- A l'extérieur, des éclaireurs latéraux automatiques, implantés sous les rétroviseurs, permettent de faciliter l'entrée et la sortie du véhicule de nuit. Ils garantissent une bonne prestation d'éclairage, rétroviseurs rabattus comme non rabattus, en couvrant une surface importante, en priorité les zones face aux portes passager et conducteur et de façon plus diffuse sur tout le côté du véhicule. Ces éclaireurs latéraux peuvent faire partie de l'éclairage d'accompagnement automatique activable (et désactivable) via l'ordinateur de bord et s'ajouter à l'éclairage à distance.

Picasso

OFF
30
0
34c
7 jui 2006
02:32
Boussole
SEVILLA
CADIZ
MALAGA
50km
Localisation : Satisfaisante
750
N
000024

C4 Picasso

Une habitabilité de référence

UN ESPACE INTÉRIEUR DÉGAGÉ À L'AVANT

DES COTES D'HABITABILITÉ REMARQUABLES POUR TRANSPORTER
CONFORTABLEMENT JUSQU'À 7 PASSAGERS

EVANESCENT

EVANESCENT

En parfait « visiospace », C4 Picasso est particulièrement généreux en termes d'habitabilité. Grâce à son architecture et à ses dimensions – 4,59 m de longueur, 1,83 m de largeur et 1,66 m de hauteur –, il dispose d'un espace intérieur optimisé.

UN ESPACE INTÉRIEUR DÉGAGÉ À L'AVANT

Le nouvel aménagement du poste de conduite et la planche de bord épurée accentuent la sensation de bien-être et d'espace à bord.

Un poste de conduite innovant

- Le regroupement des commandes de boîtes de vitesses au volant (BMP6 et BVA) libère totalement l'espace au centre de la planche de bord. En effet, la traditionnelle console centrale, support de la commande de boîte de vitesses, a été supprimée. Les commandes de boîte se retrouvent derrière le volant, avec un sélecteur pour le choix de la position de la boîte et des palettes pour le passsage manuel des vitesses. Ces commandes, solidaires de la colonne de direction, suivent les réglages du volant en hauteur et en profondeur. Ces évolutions permettent par ailleurs la mise à disposition d'un grand rangement central réfrigéré.
- C4 Picasso, comme C4, est équipé en série d'un volant à commandes centrales fixes, réglable en hauteur et profondeur. Ce volant regroupe en son centre les principales commandes de confort et d'aide à la conduite, à portée directe du conducteur. Cette disposition ergonomique évite la dispersion des commandes et privilégie la simplicité d'utilisation.

Un frein de stationnement électrique automatique

Le nouveau frein de stationnement électrique automatique, dont la commande est implantée sur la planche de bord, permet également la suppression du levier de frein à main entre les sièges avant.

Des commandes de climatisation aux extrémités de la planche de bord

Par ailleurs, le groupe de climatisation a été compacté grâce à l'adoption de nouveaux échangeurs et les commandes de climatisation ont été déportées aux deux extrémités de la planche de bord, à portée directe des occupants, libérant ainsi la console centrale.

DES COTES D'HABITABILITÉ REMARQUABLES POUR TRANSPORTER CONFORTABLEMENT JUSQU'À 7 PASSAGERS

Avec ses trois rangées d'assises, C4 Picasso peut accueillir confortablement jusqu'à sept passagers.

- En termes de largeur aux coudes c'est le véhicule le mieux placé de sa catégorie et le plus homogène sur les trois rangs (1,51 m à l'avant, 1,49 m au rang 2, 1,35 m au rang 3).
- L'espace entre les sièges avant, le plus large du segment, favorise la convivialité entre les passagers avant et arrière et apporte une visibilité accrue pour le passager en place centrale au rang 2, qui peut ainsi pleinement profiter de la vision à travers le pare-brise panoramique.
- Les sièges avant coulissent sur 21 cm et le passager avant dispose, comme le conducteur, d'une rehausse de siège (course de 50 mm). Le réglage de la hauteur d'assise permet au conducteur de passer d'une position de conduite de type berline (hauteur de 32,5 cm) à des positions de conduite hautes (jusqu'à 37,5 cm).
- C4 Picasso reprend une des particularités et atouts majeurs de Xsara Picasso : trois sièges de même largeur (45 cm) au rang 2. Ainsi le passager central ne se retrouve pas coincé sur un siège trop étroit entre les deux passagers installés aux places latérales. L'autre avantage, c'est de pouvoir installer un siège enfant à la place du milieu. Ces trois sièges de rang 2 disposent chacun d'un réglage longitudinal sur 13 cm et d'une position confort avec réglage du dossier et de l'assise.
- Autre atout repris de Xsara Picasso, le plancher plat au rang 2, qui facilite les mouvements et le confort des trois passagers, notamment du passager en place centrale.
- L'espace aux jambes est généreux, c'est le plus grand dans sa catégorie au rang 2 (entre 70 et 95 cm suivant la position du siège avant).
- Une troisième rangée de sièges permet d'installer confortablement deux passagers adultes supplémentaires qui bénéficient d'un plancher creusé, améliorant l'espace pour les jambes et le confort global au rang 3.

C4 Picasso

Un aménagement de **l'habitacle ingénieux**

UNE MODULARITÉ TRÈS FACILE ET RAPIDE

UN COFFRE PARTICULIÈREMENT GÉNÉREUX ET ASTUCIEUX

DES RANGEMENTS NOMBREUX ET PRATIQUES

EVANESCENT

EVANESCENT

UNE MODULARITÉ TRÈS FACILE ET RAPIDE

La modularité de C4 Picasso a été particulièrement travaillée et étudiée, de façon à ce que l'habitacle soit transformable rapidement et très facilement, tout en conservant tous les sièges dans le véhicule. Les configurations multiples, jusqu'à 7 places, permettent de répondre à tous les désirs des passagers.

- Les sièges du rang 2 sont escamotables en un seul coup de main lorsqu'on tire sur la sangle sur le côté du dossier, sans retirer les appuie-tête.
- Les sièges du rang 3 sont également escamotables très aisément lorsqu'on tire sur la sangle en bas du dossier, sans retirer les appuie-tête.
- Sièges escamotés, le plancher de chargement du coffre est alors continu, parfaitement plat et totalement dégagé jusqu'à l'arrière du rang 1.
- L'accès au rang 3 est particulièrement aisé grâce à une cinématique originale des sièges. L'assise des sièges latéraux en rang 2 remonte automatiquement vers le dossier (comme un siège de cinéma), lorsqu'on actionne la commande placée sur le haut du dossier, puis d'un simple mouvement de la main, le siège coulisse et vient se positionner derrière le siège de rang 1, dégageant ainsi au maximum l'espace pour accéder aux places de rang 3.

UN COFFRE PARTICULIÈREMENT GÉNÉREUX ET ASTUCIEUX

L'habitabilité remarquable de C4 Picasso ne s'est pas faite au détriment du volume de coffre. Suivant la configuration intérieure, ce volume de coffre est multiple.

Des volumes de coffre les plus généreux du segment

Dans sa configuration la plus courante, c'est-à-dire en 5 places – sièges de rang 3 escamotés et sièges de rang 2 reculés au maximum – le volume sous cache-bagages est le plus grand dans sa catégorie avec 576 litres VDA. En configuration tous sièges escamotés, le volume maximum atteint 1 951 litres VDA.

- C4 Picasso dispose également de la plus grande largeur entre passages de roues de la catégorie (1,17 m). Cette largeur, toujours la même sur toute la longueur du coffre, facilite le transport de certains objets larges et rectangulaires.
- La longueur de chargement de 1,03 m peut atteindre 2,06 m si le siège avant passager est avancé au maximum.
- La hauteur sous le cache-bagages (55 cm), la meilleure de la catégorie, permet de transporter, à l'abri des regards, des objets volumineux.

Une grande praticité d'usage

Ce coffre est d'une très grande praticité à l'usage grâce à des aménagements ingénieux.

- La lunette ouvrante dont peut être équipé C4 Picasso, facilite le chargement jusqu'au pavillon et l'accès au coffre lorsque le véhicule est garé dans un environnement contraint.
- Un filet de retenue des charges hautes permet de maximiser le volume de chargement, sans nuire à la sécurité des passagers. Il peut être installé en arrière des sièges de rang 2 ou de rang 1, sur toute la hauteur entre les sièges escamotés et le pavillon.
- En configuration 7 places, le coffre révèle plusieurs aménagements pratiques, dont de profonds rangements fermés sous les sièges de rang 3, d'une capacité de 80 litres. En relevant les planchers qui ferment ces rangements, la hauteur de coffre peut être augmentée et ces planchers servent alors de retenue pour les bagages.
- Un filet de rangement peut être utilisé dans de multiples configurations, grâce à huit crochets installés dans le coffre (à plat au sol ou sous le cache bagages, etc.).
- En configuration 7 places, l'enrouleur du cache-bagages peut se ranger à l'arrière des sièges rang 3. Le rideau peut en outre être déployé à la verticale, ce qui permet d'isoler le coffre de l'habitacle et de la vision extérieure.

DES RANGEMENTS NOMBREUX ET PRATIQUES

En plus des rangements traditionnels, notamment dans les contre-portes, de nombreux espaces de rangements utiles et astucieux sont répartis dans l'habitacle.

Avec le poste de conduite innovant, quatre rangements fermés, de grande capacité, sont présents sur la planche de bord. La partie centrale basse de la planche est notamment dotée d'un compartiment réfrigéré pour conserver des produits au frais, y compris lorsque la climatisation envoie de l'air chaud dans l'habitacle. Ce compartiment de grande capacité (5,4 l) peut par exemple contenir une bouteille de 1,5 l et deux de 0,5 l. Le volet de ce rangement est muni par ailleurs de deux porte-canettes et d'un petit plateau.

Au dos des sièges de rang 1 se trouvent de nouvelles tablettes aviation, très utiles pour les passagers arrière qui peuvent y déposer divers objets (ordinateur, boisson, jouets…). Elles sont intégrées en style à la forme du dossier de siège, sans sacrifier l'espace aux genoux des passagers au rang 2, car elles se déplient vers le bas et sont intégrées dans une coque creusée au niveau des genoux.

Un filet de rangement est également présent au dos de chaque siège avant.

Des rangements complémentaires sont également disponibles (suivant les niveaux de finition et les équipements) : console basse entre les sièges avant, rangements sous les sièges avant, sous le plancher en rang 2, en arrière des sièges de rang 2 et de rang 3, sous l'accoudoir de rang 3, dans les montants d'entrée de volet, etc.

C4 Picasso

Des prestations inédites pour le **bien-être de tous les passagers**

UN CONFORT DE SUSPENSION DE RÉFÉRENCE

UN CONFORT THERMIQUE OPTIMAL

UN CONFORT ACOUSTIQUE AU MEILLEUR NIVEAU

UNE QUALITÉ D'AIR PRÉSERVÉE ET DES PARFUMS AGRÉABLES

UNE PROTECTION SOLAIRE EFFICACE ET ORIGINALE

UN PACK HI-FI ET UN PACK VIDÉO

EVANESCENT

EVANESCENT

877 DMX 78

C4 Picasso

Le confort d'un véhicule est une synthèse complexe de différentes prestations. Dans C4 Picasso, chacune de ces facettes a été particulièrement travaillée et le bien-être de tous les occupants pris en compte. Une grande attention a notamment été accordée au confort de suspension et à l'ambiance intérieure qu'elle soit sonore, thermique, olfactive ou tactile.

UN CONFORT DE SUSPENSION DE RÉFÉRENCE

Le confort de suspension, thème cher à la Marque, est au meilleur niveau sur C4 Picasso quelle que soit la version. Cette suspension est métallique et peut, suivant les niveaux de finition, être remplacée par une suspension pneumatique sur l'essieu arrière.

La suspension pneumatique arrière : une première sur le segment

• Avantages

La suspension pneumatique qui peut, suivant les niveaux de finitions, équiper l'essieu arrière, offre plusieurs avantages complémentaires.

- Tout d'abord elle apporte un confort accru pour tous les passagers, en améliorant le feutré de la suspension et en filtrant les sollicitations du véhicule issues des irrégularités de la route.
- Elle permet de conserver une assiette constante, quelle que soit la charge. Le confort, l'agrément de conduite et par conséquent la sécurité sont donc conservés, quelle que soit la charge.
- La suspension pneumatique arrière donne aussi la possibilité d'abaisser ou relever le seuil de coffre – véhicule à l'arrêt – pour faciliter le chargement d'objets. Cette manipulation très simple se fait par un appui long sur la commande située dans le coffre. Un signal sonore est émis durant tout le temps de la montée/descente. La hauteur de seuil de coffre peut ainsi varier de 50 à 64 cm par rapport au sol. Une fois le chargement effectué, la remise à l'assiette initiale peut se faire de deux manières : automatiquement après démarrage du véhicule et dépassement d'une vitesse de 10 km/h ou manuellement via un double appui sur la commande. Un push d'inhibition de la fonction est également présent dans le coffre, pour bloquer la suspension lors du remplacement d'une roue par exemple.

• Fonctionnement

Ce système de suspension pneumatique comprend :

- un calculateur,
- une unité de « fourniture d'air » qui comprend notamment un compresseur et trois électrovannes,
- deux capteurs de hauteur,
- deux coussins pneumatiques.

Les capteurs de hauteur mesurent la distance par rapport à la butée. S'ils enregistrent une modification de cette distance, c'est-à-dire une modification de l'assiette du véhicule, ils le signalent au calculateur. Ce dernier envoie alors l'ordre au compresseur de corriger cet écart

pour ramener le véhicule à la bonne hauteur d'assiette.

S'il s'agit d'un affaissement, les électrovannes qui permettent ou non la circulation de l'air s'ouvrent, l'air est envoyé vers les coussins pneumatiques. Ceux-ci se gonflent pour ramener le véhicule à la bonne hauteur d'assiette (la distance nécessaire par rapport à la butée est retrouvée).

Le système est également capable de « faire s'échapper » de l'air pour faire face aux situations où ce n'est pas un affaissement de l'arrière qui est constaté, mais un allègement de la charge. Le circuit d'information est le même et une électrovanne retire de l'air des coussins pneumatiques.

Les capteurs de hauteur mesurent indépendamment ce qui se passe des deux côtés du véhicule et chaque électrovanne est gérée de façon indépendante, d'où une réelle finesse d'ajustement de la hauteur d'assiette sur chacun des côtés du véhicule.

Pour des raisons de sécurité, la correction automatique de l'assiette est inhibée dès qu'une porte est ouverte.

UN CONFORT THERMIQUE OPTIMAL

Un nouveau système de climatisation prenant en compte les spécificités de C4 Picasso (grand volume intérieur et grande surface vitrée) a été spécialement développé.

Une climatisation automatique quadrizone

C4 Picasso peut être équipé d'une climatisation automatique quadrizone avec des réglages individualisés des débits d'air, positionnés à mi-hauteur sur les montants à droite et à gauche en rang 2.

Une fonction de ventilation moteur coupé (fonction « rest »)

La fonction « rest » sur C4 Picasso permet de maintenir la ventilation, moteur coupé, pendant des arrêts courts (jusqu'à 8 minutes, suivant l'état de charge de la batterie). Cette fonction, associée à la climatisation automatique, est activable grâce à un push sur le tableau de commandes de climatisation du conducteur. Elle est disponible à la mise sous contact et à la coupure moteur (pendant les 30 secondes après la coupure).

Un groupe de climatisation additionnel

C4 Picasso est également le seul monospace compact à proposer une climatisation additionnelle (suivant les destinations) qui distribue de l'air aux rangs 2, 3 et dans le coffre. Par rapport au système quadrizone, les passagers de rang 2 peuvent en plus régler la température, grâce à un petit tableau de commandes spécifique doté d'un écran. Des conduits permettent ensuite de distribuer l'air au rang 3, où les passagers disposent d'aérateurs, et dans le coffre.

Un nouveau système de chauffage additionnel

Pour faire face au froid, C4 Picasso peut aussi disposer, pour certaines destinations, d'un nouveau chauffage additionnel, avec récupération thermique à l'échappement, sur les versions Diesel. L'objectif de ce chauffage additionnel est d'accélérer la montée en température de l'habitacle et la rapidité de dégivrage, dans des conditions climatiques particulièrement froides. Ce système innovant est respectueux de l'environnement. Il récupère, via un circuit d'eau enroulé autour de l'échappement, les calories libérées par ce dernier.

UN CONFORT ACOUSTIQUE AU MEILLEUR NIVEAU

Dès le début de la conception du véhicule, tout a été mis en œuvre pour que le confort acoustique et vibratoire à bord de C4 Picasso soit au meilleur niveau.

La structure a été étudiée pour réduire au minimum la mise en résonance de ses panneaux, source principale de bourdonnement dans un véhicule. Ainsi chaque panneau a été embouti de façon à limiter les déformations et certains bénéficient d'un traitement amortissant, notamment au niveau des corps creux. De même, le pare-brise feuilleté dispose d'un traitement acoustique de série.

L'utilisation innovante d'inserts structuraux

L'application innovante d'inserts structuraux (ensembles composites en polyamide et mousse structurelle) dans les nœuds principaux de la caisse du véhicule, permet de bloquer la déformation des corps creux et d'améliorer ainsi le confort vibratoire, en renforçant la rigidité de la caisse.

Des cales hydrauliques d'articulation de train arrière inédites

De nouvelles cales hydrauliques d'articulation avant au niveau du train arrière permettent de limiter à la fois le bruit de roulement et le bruit de percussion lors de passages sur des obstacles.

Le compartiment moteur bénéficie aussi d'une insonorisation particulièrement soignée notamment au niveau du tablier.

Le vitrage latéral feuilleté : un équipement nouveau sur le segment

C4 Picasso propose, en plus du pare-brise acoustique de série, des vitrages latéraux feuilletés acoustiques (en option), équipement nouveau sur le segment. Le vitrage feuilleté contribue au filtrage des bruits aérodynamiques et des bruits extérieurs pour un confort acoustique haut de gamme.

Le niveau de bruit aérodynamique a également été réduit au minimum grâce à la ligne fluide du véhicule, associée à une double barrière de joints au niveau des portes et du pare-brise acoustique.

UNE QUALITÉ D'AIR PRÉSERVÉE ET DES PARFUMS AGRÉABLES

Le confort olfactif a été aussi très étudié de façon à préserver la qualité de l'air dans l'habitacle et créer une ambiance olfactive agréable.

Le capteur de qualité d'air

En fonction de la qualité d'air extérieur, un capteur de polluants – situé en amont de l'entrée d'air habitacle – déclenche le recyclage d'air automatiquement, en fermant la trappe d'entrée d'air. Ce système, de série suivant le niveau de finition, permet d'empêcher l'entrée de polluants dans l'habitacle, dès qu'il détecte un niveau trop élevé de pollution dans l'air extérieur.

Le parfumeur d'ambiance

Comme dans C4, un parfumeur d'ambiance – de série suivant le niveau de finition –, parfaitement intégré en style, assure via les deux aérateurs centraux, une diffusion homogène d'un parfum subtil et agréable dans l'habitacle. Il se commande avec une molette qui permet de moduler finement l'intensité d'air parfumé diffusé ou de fermer le système.

Différents parfums au choix permettent à chacun de trouver la ou les senteurs qui lui correspondent. Deux nouvelles senteurs ont été développées spécifiquement pour C4 Picasso : Mangue des Iles et un parfum antitabac avec un principe actif pour piéger les odeurs.

UNE PROTECTION SOLAIRE EFFICACE ET ORIGINALE

Des pare-soleil inédits

Avec le recul de la traverse de pavillon au-dessus de la tête des passagers avant, le système de pare-soleil a dû être entièrement repensé, en s'inspirant de dispositifs habituellement réservés à l'aéronautique et au TGV.

Les deux pare-soleil coulissants conducteur et passager, totalement indépendants, sont constitués chacun d'un store avec une raquette pare-soleil à son extrémité. Ils permettent de choisir individuellement à chaque instant la position de pare-soleil qui lui convient le mieux. Les stores sont enroulés au niveau de la traverse de pavillon et viennent coulisser manuellement le long d'un rail central (décollé du pare-brise) et d'un rail latéral (totalement intégré dans le pavillon).

Ces deux stores sont totalement opaques et ne laissent filtrer aucune lumière, la protection est alors aussi efficace qu'avec un pavillon en tôle. Avec les stores entièrement déployés, on retrouve une taille de pare-brise et une visibilité équivalente à un pare-brise traditionnel de monospace.

A l'extrémité de chacun des stores, la raquette pare-soleil traditionnelle a été implantée pour compléter la protection. Cette dernière se rabat de manière classique (vers l'avant et sur le côté) et est équipée d'un miroir de courtoisie et d'un porte-cartes.

L'isolation thermique et la protection contre le rayonnement solaire sont renforcées, suivant les niveaux de finition, par un pare-brise athermique.

Un vélum électrique séquentiel associé au toit vitré panoramique Plein Ciel

C4 Picasso est également le seul monospace compact à proposer un vélum électrique associé au toit vitré panoramique. Ce vélum assure une isolation thermique proche de celle d'un pavillon de toit traditionnel. Sa commande électrique à l'avant facilite les manipulations et permet de disposer de neuf niveaux d'ouverture/fermeture séquentiels avec antipincement. Lorsque le véhicule est garé au soleil, un appui long sur la télécommande permet de refermer automatiquement le store, lors du verrouillage du véhicule.

Des vitrages surteintés et des rideaux pare-soleil à l'arrière

En plus de la vitre du volet surteintée de série, les vitres des portes au rang 2 et des custodes peuvent également l'être. Par rapport à un vitrage teinté classique, ce surteintage permet de diminuer la température de la partie arrière de l'habitacle et de protéger contre l'éblouissement. En complément ou non des vitres surteintées, C4 Picasso peut également disposer de rideaux pare-soleil escamotables sur ces vitrages – de série ou en option suivant les niveaux de finition et les destinations. Les enrouleurs sont totalement intégrés en style, dans les frises de portes au rang 2, dans les bandeaux de panneaux au rang 3 et dans la garniture du volet. Ces rideaux tamisés permettent la vision vers l'extérieur tout en améliorant sensiblement le confort des passagers arrière en les protégeant du soleil.

C4 Picasso

UN PACK HI-FI ET UN PACK VIDÉO

Un pack hi-fi et un pack vidéo, disponibles en option, permettent également d'agrémenter les voyages.

Le pack hi-fi

C4 Picasso est le seul monospace compact à proposer un système hi-fi complet. Développé avec Philips, il offre aux passagers une prestation acoustique de haut niveau. Les réglages acoustiques ont été spécialement étudiés et configurés pour l'habitacle de C4 Picasso.

Le pack hi-fi comprend 8 haut-parleurs spécifiques répartis dans l'habitacle, un amplificateur numérique haute puissance et un caisson de basses, ainsi que la possibilité de lire des CD au format MP3.

Le pack vidéo

Le pack vidéo comprend deux écrans vidéo indépendants et un lecteur DVD avec une double platine de branchement implantés dans une console basse spécifique. Les écrans en haut de dossier des sièges de rang 1 sont réglables en inclinaison et escamotables derrière les tablettes aviation. Ainsi, ils sont complètement invisibles de l'extérieur du véhicule et protégés lorsqu'ils ne sont pas utilisés. Les deux platines de branchement comprennent chacune trois entrées (deux entrées audio et une entrée vidéo) pour la connexion de systèmes auxiliaires (console de jeu, caméscope numérique…). Deux casques sans fil avec commutateur de canal permettent de basculer d'un écran à l'autre.

C4 Picasso

Des équipements qui simplifient **la vie au quotidien**

DES AIDES À LA CONDUITE INÉDITES OU RARES SUR LE SEGMENT

TÉLÉPHONER AVEC UN DISPOSITIF MAINS LIBRES BLUETOOTH

ENCORE PLUS DE SÉRÉNITÉ AVEC LE SYSTÈME NAVIDRIVE

UNE TRAPPE À CARBURANT À OUVERTURE AUTOMATIQUE POUR FAIRE LE PLEIN TRÈS SIMPLEMENT

EVANESCENT

EVANESCENT

C4 Picasso

DES AIDES À LA CONDUITE INÉDITES OU RARES SUR LE SEGMENT

C4 Picasso offre à son conducteur des équipements – inédits ou rares sur le segment – qui permettent de faciliter et sécuriser la conduite, pour plus de sérénité au volant.

Un frein de stationnement électrique automatique (de série)

Pour plus de confort et de sécurité, le frein de stationnement est électrique et automatique. Ce frein équipe de série le véhicule avec toutes les boîtes de vitesses. Il se serre automatiquement à la coupure du moteur. Un calculateur, en liaison avec l'ESP, gère le dosage de l'effort à appliquer, en fonction de la pente, pour immobiliser le véhicule. La veille du système permet, si nécessaire, le réajustement de l'effort de freinage dans le temps (chargement du véhicule en pente ou forte variation de température par exemple). Ce frein de stationnement se desserre automatiquement dès que le couple nécessaire pour avancer est atteint au niveau des roues motrices.

Le serrage ou le desserrage se fait de façon transparente pour le conducteur. Il est signalé par un message sur l'écran multifonction et par le rétroéclairage temporisé du symbole P (30 secondes) sur le combiné et sur la commande de frein.

En cas de besoin, la commande électrique, située à portée de la main, au centre de la planche de bord, assure toutes les fonctions classiques de frein de stationnement traditionnel. Par exemple, lors d'un arrêt sans coupure de contact, il suffit au conducteur d'actionner la palette de commande, pour immobiliser le véhicule. Le desserrage s'effectue toujours de manière automatique, offrant une assistance efficace au conducteur pour les démarrages et les manœuvres en pente.

Par ailleurs, les fonctions automatiques de serrage et le desserrage peuvent être désactivées via le menu de l'écran multifonction, la fonction d'aide au démarrage en pente étant conservée. Cette désactivation est alors rappelée au conducteur via un témoin jaune sur le combiné, allumé en permanence, contact mis. Cette fonction de désactivation permet de faire face aux conditions climatiques rencontrées dans certaines régions froides ou à certaines périodes hivernales, qui obligent à ne pas serrer le frein de stationnement afin de ne pas subir un desserrage impossible des freins, suite au gel de l'eau restée sur les étriers.

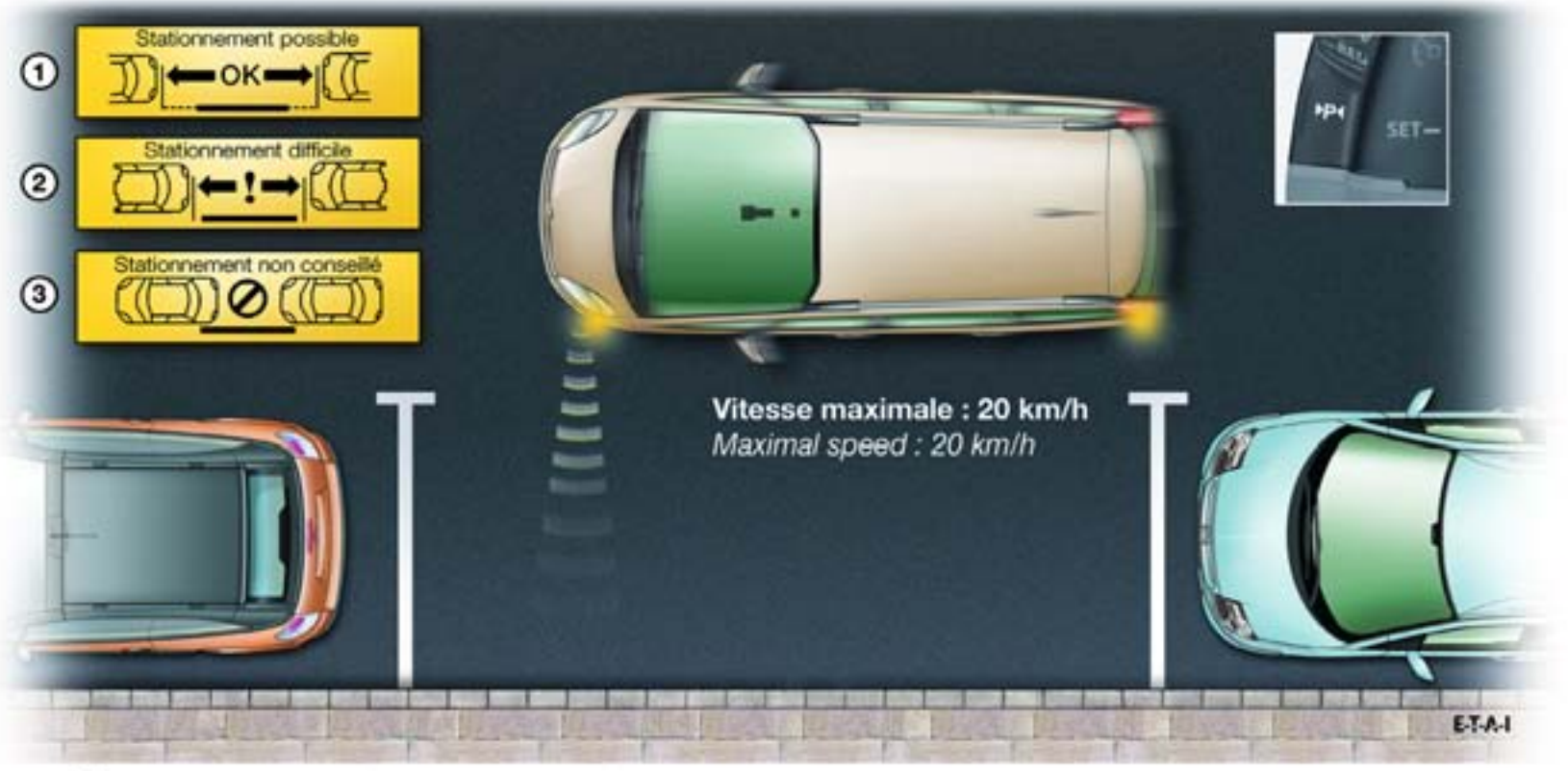
Pour une question de sécurité, le desserrage manuel du frein de stationnement électrique ne peut se faire que pied sur le frein.

L'aide au démarrage en pente (de série)

Pour faciliter les démarrages et manœuvres en pente, C4 Picasso est équipé, en complément du frein de stationnement automatique, d'une fonction d'aide au démarrage en pente. Ce système équipe de série le véhicule, avec toutes les boîtes de vitesses. L'ESP maintient automatiquement le véhicule en pente sur une courte durée (jusqu'à 2 secondes après le lâcher de la pédale de frein), afin de laisser le temps au conducteur de passer, sereinement, de la pédale de frein à la pédale d'accélérateur, sans risquer de voir son véhicule avancer ou reculer avec la pente. Cette aide au démarrage s'active dès 3 % de pente (montante en marche avant ou descendante en marche arrière).

Le système de mesure de place disponible

C4 Picasso est le premier véhicule à proposer, suivant le niveau de finition, un système de mesure de place disponible. Cet équipement assiste le conducteur dans sa recherche d'une place de stationnement, en l'informant dès que la taille d'un emplacement libre est en adéquation avec le gabarit de son véhicule, et en lui précisant le niveau de difficulté de la manœuvre à effectuer. Les deux capteurs à ultrasons, associés à la fonction, sont implantés sur le bouclier avant, aux deux extrémités.



① *Parking possible* ② *Parking difficult* ③ *Parking not advised*

- Il suffit au conducteur d'appuyer sur le push (P) de mesure de place disponible situé sur le volant à commandes centrales fixes.
- Puis il indique au système le côté à mesurer en activant son clignotant gauche ou droit.
- Il ne lui reste plus qu'à avancer le long de la file de véhicules déjà garés, à une vitesse ne dépassant pas 20 km/h. La mesure se termine lorsque l'avant de la voiture dépasse la place de parking éventuelle (les espaces en dessous de 4 m et au-dessus de 7 m ne sont pas pris en compte). Aussitôt, un message accompagné d'un bip sonore s'affiche sur l'écran multifonction, pour informer le conducteur du résultat : stationnement possible, difficile, ou non conseillé.

La fonction se désactive soit :

- manuellement par un nouvel appui sur le push de mesure de place disponible situé sur le volant,
- automatiquement au passage de la marche arrière,
- au bout de 5 minutes si aucune mesure n'est demandée,
- si la vitesse est supérieure à 70 km/h pendant une minute,
- à la coupure du contact.

Si le conducteur repasse temporairement au-dessus de 20 km/h, la fonction n'est pas désactivée. Dès que le conducteur repasse sous les 20 km/h, une mesure est possible.

L'aide au stationnement avant et arrière

Le système de mesure de place disponible est complémentaire de l'aide au stationnement avant et arrière, un équipement d'aide à la conduite particulièrement utile.

Des capteurs, implantés dans les boucliers avant et arrière, détectent les obstacles à proximité du véhicule. Des bips sonores émis par les différents haut-parleurs ainsi qu'une représentation de la manœuvre sur l'écran central de la planche de bord informent avec précision de la présence d'un obstacle situé dans la zone de détection et de sa proximité.

L'alerte de franchissement involontaire de ligne (Afil)

C4 Picasso, comme C4, C5 et C6, peut bénéficier de l'Afil, un des premiers dispositifs au monde à traiter le problème de l'hypovigilance au volant.

Ce système d'aide à la conduite détecte, si le clignotant n'est pas activé, un changement de voie non intentionnel (franchissement d'une ligne de marquage au sol), sur autoroute ou voie rapide à partir de 80 km/h.

Le conducteur est alerté, via le déclenchement d'un vibreur situé dans l'assise du siège, du côté correspondant au franchissement de la ligne. Il peut alors corriger sa trajectoire.

Les projecteurs directionnels xénon bifonction

C4 Picasso peut être équipé de projecteurs directionnels xénon bifonction qui assurent un éclairage optimal en courbe.

Ces projecteurs intelligents, comportant un module elliptique directionnel xénon bifonction, actifs en position « croisement » et en position « route », assurent une visibilité de haut niveau la nuit comme par mauvais temps. Ils permettent de voir le

profil de la route, de repérer plus tôt les autres usagers et les obstacles éventuels – un atout important en matière de sécurité, sachant qu'à une vitesse de 110 km/h chaque seconde écoulée équivaut à une distance de plus de 30 mètres parcourus.

Le limiteur et le régulateur de vitesse (de série)

Le limiteur et le régulateur de vitesse, équipements largement répandus dans l'ensemble de la gamme Citroën, complètent également ceux de confort et de sécurité de C4 Picasso.

Le régulateur de vitesse permet de maintenir le véhicule à la vitesse programmée, sans que le conducteur n'appuie sur la pédale d'accélérateur.

Avec le limiteur de vitesse, le conducteur définit une vitesse maximale à ne pas dépasser. S'il veut ponctuellement rouler au-delà, il lui suffit d'accélérer à fond pour passer le contacteur de fin de course, situé sous la pédale d'accélérateur.

Pour le régulateur ou le limiteur de série sur C4 Picasso, le conducteur règle sa consigne de vitesse, très simplement, à l'aide d'une commande située sur le volant à commandes centrales fixes. Un affichage sur l'écran central de la planche de bord permet de visualiser la vitesse programmée et l'état (actif/inactif) de chacun des systèmes.

La détection de sous-gonflage

Déjà présente sur C4, C5, C6 et C8, l'alerte de sous-gonflage enrichit le dispositif de sécurité active de C4 Picasso. Ce système mesure la pression de chacune des quatre roues. Chaque pneumatique est muni d'un émetteur avec un capteur de pression, qui transmet les informations au calculateur central.

Lorsque l'un des pneumatiques passe en dessous de la pression prédéfinie, le conducteur en est immédiatement averti par une information visuelle sur l'écran central, doublée d'une alerte sonore (dans le cas d'une crevaison, ces alertes sont complétées par l'allumage du témoin « Stop »). Ce système permet ainsi de déceler un éventuel sous-gonflage qui pourrait nuire à la stabilité du véhicule et à la sécurité des occupants.

En plus de la sécurité, le contrôle permanent et les corrections de gonflage qu'il incite à faire, apportent une diminution des bruits de roulement, de la consommation et de l'usure des pneumatiques.

877 DMX 78

TÉLÉPHONER AVEC UN DISPOSITIF MAINS LIBRES BLUETOOTH

Pour téléphoner en voiture sans quitter la route des yeux ni lâcher le volant, C4 Picasso peut être équipé d'un dispositif mains libres Bluetooth.

Avec cette technologie sans fil intégrée à l'habitacle, le conducteur peut téléphoner depuis son véhicule tout en gardant son appareil dans sa poche. Il bénéficie en effet de la commande ergonomique située sur le volant et du microphone intégré dans le pavillon. Les conversations sont diffusées par l'intermédiaire du système audio de C4 Picasso. Le conducteur peut sélectionner le nom de ses correspondants, enregistrés dans le répertoire de son téléphone portable, par l'intermédiaire des commandes du volant. Il peut aussi utiliser la reconnaissance vocale pour lancer un appel. Le répertoire téléphonique ainsi que le nom du correspondant s'affichent sur l'écran multifonction du véhicule.

ENCORE PLUS DE SÉRÉNITÉ AVEC LE SYSTÈME NAVIDRIVE

Le système NaviDrive, associé à un écran 16/9 de 7", regroupe en plus d'un téléphone GSM intégré (incompatible avec le Bluetooth), les fonctions audio (radio, lecteur de CD MP3, chargeur 5 CD) et navigation GPS. Les principales fonctions sont accessibles très simplement à l'aide des commandes placées sur le volant, qui permettent également d'actionner la reconnaissance et la synthèse vocales. Le système peut également être piloté directement au niveau du poste NaviDrive intégré dans la planche de bord, sous un volet cache-radio escamotable. Par ailleurs, une prise audio/vidéo est disponible dans la boîte à gants pour le branchement des appareils nomades.

Le système NaviDrive a également été conçu pour offrir des prestations complémentaires : Citroën Urgence, Citroën Assistance, Citroën On Line. Combiné aux fonctions GPS et téléphone, Citroën Urgence permet, selon les pays, de localiser le véhicule, en cas d'accident ou de malaise, et d'accéder au services d'un centre d'appel.

UNE TRAPPE À CARBURANT À OUVERTURE AUTOMATIQUE POUR FAIRE LE PLEIN TRÈS SIMPLEMENT

Pour faciliter la vie et éviter les désagréments liés à la manipulation du bouchon de réservoir, C4 Picasso est équipé d'une nouvelle trappe à ouverture automatique sans bouchon. Un simple appui sur la commande située dans l'habitacle, en bas à gauche du poste de conduite, entraîne l'ouverture complète de la trappe à carburant. En insérant le pistolet dans la goulotte, le conducteur pousse l'opercule, qui remplace le bouchon traditionnel et assure l'étanchéité du système. Une fois le plein effectué il n'y a plus qu'à pousser la trappe à carburant. Afin d'éviter des ouvertures involontaires alors que le véhicule est en train de rouler, la commande d'ouverture est inactive au-dessus de 10 km/h.

C4 Picasso

Le plaisir de conduire

QUATRE MOTORISATIONS PERFORMANTES,
ÉCONOMIQUES ET RESPECTUEUSES DE L'ENVIRONNEMENT

AGRÉMENT DE CONDUITE ET GAINS DE CONSOMMATION
AVEC LA NOUVELLE BOÎTE DE VITESSES MANUELLE PILOTÉE SIX VITESSES (BMP6)

UN COMPORTEMENT ROUTIER EXEMPLAIRE

EVANESCENT

EVANESCENT

877 DMX 78

QUATRE MOTORISATIONS PERFORMANTES, ÉCONOMIQUES ET RESPECTUEUSES DE L'ENVIRONNEMENT

C4 Picasso propose dès le lancement quatre moteurs souples et performants, répondant tous aux normes Euro IV. Cette gamme s'articule autour de :

- deux moteurs essence : le 1.8i 16V de 127 ch DIN et le 2.0i 16V de 143 ch DIN,
- deux moteurs Diesel HDi dotés en série du filtre à particules (FAP) : le 1.6 HDi FAP de 110 ch DIN et le 2.0 HDi FAP de 138 ch DIN.

Ces motorisations sont associées – suivant les destinations – à une large gamme de boîtes de vitesses : boîte mécanique, boîte automatique ou nouvelle boîte de vitesses manuelle pilotée six vitesses (BMP6), en réponse aux aspirations de chacun.

Les motorisations essence

• Le moteur 1.8i 16V de 127 ch DIN en entrée de gamme

L'entrée de gamme de C4 Picasso est constituée, en essence, du moteur 1.8i 16V, qui équipe déjà la Citroën C5. Il développe une puissance maximale de 92 kW CEE (127 ch DIN) et un couple de 170 Nm à 3 750 tr/mn.

Souple d'utilisation dès les plus bas régimes, il est associé à une boîte de vitesses manuelle à 5 rapports. Le levier de vitesse de la boîte mécanique est situé sur la planche de bord et reprend l'implantation appréciée par les possesseurs de Xsara Picasso.

• Le moteur 2.0i de 143 ch DIN

Le second moteur essence proposé sur C4 Picasso a été introduit pour la première fois sur la C5 en septembre 2004. Ce 2 litres 16 soupapes développe une puissance de 103 kW CEE (143 ch DIN) et offre un couple maximal de 200 Nm à 4 000 tr/mn. Il bénéficie d'un système de distribution à calage variable (VVT) qui permet un remplissage optimal des chambres de combustion quel que soit le régime moteur.

Il peut être associé à la nouvelle boîte de vitesses manuelle pilotée 6 vitesses et, suivant les pays, à une boîte de vitesses automatique à 4 rapports.

Les motorisations Diesel

• Le moteur HDi 110 FAP : compacité et performances

Le moteur HDi 110 est équipé en série du filtre à particules (FAP). D'une cylindrée de 1 560 cm^3 et doté d'une culasse à 16 soupapes, il développe 80 kW CEE (110 ch DIN) et atteint un couple de 240 Nm dès 1 750 tr/mn. Ce couple peut être augmenté à 260 Nm grâce à la fonction « overboost », qui permet d'accroître momentanément la pression de suralimentation.

Cette motorisation HDi 110 FAP peut être accouplée, suivant le niveau de finition, à la boîte de vitesses manuelle à 5 rapports ou à la nouvelle boîte de vitesses manuelle pilotée 6 vitesses.

• **Le moteur HDi 138 FAP**

Le moteur HDi 138, équipé en série du filtre à particules (FAP), développe une puissance de 100 kW CEE (138 ch DIN) à 4 000 tr/mn. Associé à la nouvelle boîte de vitesses manuelle pilotée 6 vitesses, il offre un couple maximal de 270 Nm à 2 000 tr/mn.

Le HDi 138 FAP, comme le HDi 110 FAP, se caractérise par un système d'injection de deuxième génération et une suralimentation assurée par un turbocompresseur à géométrie variable.

AGRÉMENT DE CONDUITE ET GAINS DE CONSOMMATION AVEC LA NOUVELLE BOÎTE DE VITESSES MANUELLE PILOTÉE SIX VITESSES (BMP6)

Une application étendue à trois motorisations

C4 Picasso dispose dès son lancement de la nouvelle boîte de vitesses manuelle pilotée six vitesses (BMP6), lancée sur la berline et le coupé C4 HDi 110 en juin 2006. Sur C4 Picasso, l'application de cette nouvelle boîte est étendue au moteur essence 2.0i 16V de 143 ch DIN et aux motorisations Diesel HDi 110 FAP et HDi 138 FAP.

C4 Picasso

La boîte de vitesses manuelle pilotée 6 vitesses constitue une réelle alternative aux boîtes de vitesses mécanique et automatique classiques, par le plaisir de conduite qu'elle procure, les gains de consommation qu'elle apporte et son prix attractif.

La technologie de la boîte manuelle pilotée s'appuie sur un ensemble composé d'une boîte de vitesses mécanique à 6 rapports et d'un système de pilotage électro-hydraulique des actionneurs. Grâce à ce dispositif, le temps de réponse est diminué et le pilotage est mieux contrôlé, pour plus de fluidité et de rapidité des passages de vitesses.

Le plaisir de conduire en mode manuel et en mode automatisé

• Toutes les commandes de boîte au volant

Sur C4 Picasso, les versions équipées de la boîte manuelle pilotée 6 vitesses bénéficient de palettes de changement de vitesse au volant, et d'un sélecteur sur la colonne de direction. L'ergonomie est donc favorisée puisque toutes les commandes sont à portée immédiate de la main, quelle que soit la position de conduite du conducteur, et l'ensemble est réglable en hauteur et profondeur. Le sélecteur de boîte de vitesses permet d'opter pour les modes marche avant, point mort ou marche arrière.

• Le choix entre deux modes de conduite

Avec la boîte manuelle pilotée, le conducteur a le choix entre deux modes de conduite : un mode manuel et un mode automatisé. A tout moment, le conducteur peut basculer d'un mode à l'autre en fonction de ses envies et de son environnement : route, autoroute, ville, embouteillage.

- **Le mode manuel**

En mode manuel, le conducteur conserve la maîtrise des changements de rapport de boîte – tout en profitant de l'absence de pédale d'embrayage – en utilisant les palettes situées derrière le volant. Il est en permanence informé du rapport sélectionné grâce à l'affichage de l'information dans le combiné.

Afin de conserver un véritable typage manuel, si le conducteur ne change pas lui-même de vitesse, la boîte ne passera pas automatiquement le rapport supérieur, laissant aller le moteur jusqu'au régime maximal autorisé.

Lors des phases de ralentissement et d'arrêt (à l'approche d'un stop ou d'un feu tricolore, par exemple), pour favoriser le confort de conduite, la boîte peut rétrograder automatiquement jusqu'à passer en 1re à faible vitesse. Le rétrogradage automatique des rapports est fonction de plusieurs critères gérés par le calculateur (sous-régime, pente, conduite sportive…).

- **Le mode automatisé**

En mode automatisé, les changements de vitesse sont gérés électroniquement, de façon à optimiser l'agrément de conduite et la consommation. Si le conducteur opte pour ce choix de conduite, la lettre A s'affiche au combiné, en complément du rapport engagé.

Le calculateur de la boîte de vitesses choisit alors le rapport le mieux adapté, selon des lois de passage auto-adaptatives qui sont déterminées en fonction du comportement du conducteur, du type de parcours, du régime moteur, de la vitesse du véhicule et des conditions d'adhérence.

Le mode automatisé empêche ainsi les situations de sur ou de sous-régime et privilégie la consommation. La gestion optimisée des passages de vitesse assure un gain de consommation de l'ordre de 3 à 5 %, selon les cycles, par rapport à une boîte de vitesses mécanique.

Si le conducteur souhaite ponctuellement reprendre la main sur le mode automatisé (dans une situation d'urgence ou lors d'une manœuvre de dépassement par exemple), il peut le faire de manière immédiate. Il lui suffit d'actionner l'une des palettes et sa demande est prise en compte par la boîte. Après un court laps de temps (environ 20 s), sans nouvelle action manuelle de sa part, la gestion automatique des rapports est réactivée.

6 vitesses pour plus de souplesse et une consommation maîtrisée

La présence de 6 vitesses sur la boîte manuelle pilotée permet d'exploiter au mieux les qualités du moteur et garantit, que ce soit en mode manuel ou en mode automatisé, une parfaite réactivité et une grande douceur de fonctionnement de la boîte ainsi qu'une maîtrise de la consommation et du confort acoustique.

Fluidité et rapidité des passages de vitesse grâce à la gestion de boîte électro-hydraulique

Grâce à l'utilisation de nouveaux actionneurs électro-hydrauliques, la boîte manuelle pilotée 6 vitesses se caractérise par une douceur et une fluidité du passage des vitesses, que ce soit en mode manuel ou automatisé.

Cette douceur de passage des vitesses (maîtrise des à-coups) ne se fait pas au détriment de la rapidité d'exécution. La boîte manuelle pilotée 6 vitesses concilie les deux et se distingue par la rapidité avec laquelle elle gère les changements de rapports. Le temps de réponse est ainsi de :

- 650 ms pour un changement de rapport en mode manuel,
- 750 ms pour un changement de rapport en mode automatisé.

De plus, la boîte manuelle pilotée 6 vitesses offre un dosage fin, fluide et sans à-coups de l'accélération en manœuvres, ce qui est particulièrement appréciable en marche arrière.

UN COMPORTEMENT ROUTIER EXEMPLAIRE

Le plaisir de conduire et la sérénité au volant sont bien entendu aussi liés à un comportement routier exemplaire. Le conducteur de C4 Picasso peut compter sur une liaison au sol efficace et sur un système de freinage performant et sécuritaire.

Une liaison au sol efficace

La liaison au sol de C4 Picasso assure un comportement routier précis et contribue efficacement à la sécurité active.

Le train avant du véhicule est de type pseudo-McPherson avec des bras inférieurs triangulés et une barre antidévers. Ce train, dérivé de celui de la C4, a été renforcé au niveau des triangles, de la direction et du berceau, afin de supporter la masse sur le train avant, supérieure sur le monospace.

Le train arrière est entièrement nouveau. Son architecture, basée sur une traverse déformable associée à une barre antidévers, se distingue par l'implantation inclinée des amortisseurs, afin de ne pas empiéter sur le volume du coffre. Son dimensionnement et sa grande rigidité procurent des prestations routières de haut niveau.

Sa conception permet enfin une déclinaison très facile entre les versions à ressorts traditionnels et pneumatiques.

Les lois d'amortissement ont été adaptées de manière à optimiser la synthèse entre le confort et le comportement du véhicule. Suivant les niveaux de finition et les motorisations, C4 Picasso dispose de roues de 15 pouces avec des pneumatiques 205/65R15, de 16 pouces avec des pneumatiques 215/55R16, ou en option de 17 pouces avec des pneumatiques 215/50R17 ou encore de 18 pouces avec des pneumatiques 215/45R18. C4 Picasso est équipé de série d'un kit anticrevaison et peut disposer, suivant les destinations, d'une roue de secours galette.

C4 Picasso dispose également de série d'une direction à assistance variable assurée par un groupe électropompe – nouveau et plus puissant que sur C4 en raison de la masse plus importante sur le train avant. Le niveau d'assistance est lié à la vitesse et à l'angle du volant, de manière à obtenir une prestation adaptée aux conditions d'utilisation. La direction est plus ferme à haute vitesse pour plus de sécurité et plus légère à basse vitesse pour faciliter les manœuvres.

Un système de freinage performant

C4 Picasso est équipé de disques ventilés à l'avant de grand diamètre (302 mm) et de disques à l'arrière renforcés par rapport à C4, associés à un système d'ABS avec répartiteur électronique de freinage (REF). L'ESP est de série. Il est déconnectable en dessous de 30 km/h via un bouton sur la planche de bord (au-delà de 30 km/h et à chaque redémarrage du moteur, il se reconnecte automatiquement). Il est couplé à l'ASR qui agit en cas de patinage des roues. Les prestations de freinage de C4 Picasso se situent parmi les meilleures du segment avec une grande finesse de régulation de l'ABS/ESP.

Pour améliorer encore la sécurité liée au freinage, C4 Picasso reçoit de série l'aide au freinage d'urgence (AFU) et l'allumage automatique des feux de détresse.

C4 Picasso

La protection des occupants

UN ENSEMBLE COMPLET ET SÛR D'ÉQUIPEMENTS POUR PROTÉGER LES OCCUPANTS

UNE STRUCTURE RENFORCÉE

LA PROTECTION CONTRE LE VOL ET L'EFFRACTION

EVANESCENT

EVANESCENT

C4 Picasso dispose d'un excellent ensemble de dispositifs de protection des occupants du véhicule en cas de choc (sept coussins gonflables de série, une structure renforcée…). La sécurité des enfants a été particulièrement prise en compte avec notamment quatre sièges équipés de fixations Isofix à trois points d'ancrage (Top Tether).

C4 Picasso présente aussi une protection efficace contre le vol et l'effraction.

UN ENSEMBLE COMPLET ET SÛR D'ÉQUIPEMENTS POUR PROTÉGER LES OCCUPANTS

Sept coussins gonflables de série

• Coussins gonflables genoux conducteur

C4 Picasso dispose d'un coussin gonflable, au niveau de la colonne de direction, qui assure la protection des genoux et des tibias du conducteur en cas de choc.

• Deux coussins gonflables frontaux dont un, conducteur, optimisé dans sa forme

Le conducteur et le passager avant sont protégés par des coussins gonflables frontaux, dont la pression et le volume de déclenchement dépendent de la sévérité du choc. Grâce au volant à commandes centrales fixes, le conducteur dispose de plus d'un coussin gonflable optimisé dans sa forme.

• Deux coussins gonflables latéraux et deux rideaux

Deux coussins gonflables latéraux, intégrés dans les sièges avant protègent le thorax tandis que deux autres, rideaux, protègent la tête des passagers aux rangs 1 et 2.

Une sécurité enfants réfléchie

• Quatre sièges Isofix

C4 Picasso est le seul monospace compact à disposer de quatre sièges Isofix, dont trois au rang 2. Cela permet notamment d'installer le siège enfant sur la place centrale à l'arrière, la plus accessible du rang 1, sans gêner l'accès au rang 3 en libérant les sièges. Les fixations Isofix incluent un troisième point d'ancrage (Top Tether). Il suffit de clipser le siège Isofix à la place choisie.

• Témoin et alerte de non bouclage des ceintures de sécurité avant et arrière

C4 Picasso est équipé de témoins et alerte sonores incitant au port de la ceinture et signalant au conducteur tout débouclage aux places arrière (rangs 2 et 3) durant le trajet. Une vignette symbolisant le véhicule et les places des 7 passagers a été spécifiquement créée, elle se trouve dans le bloc témoins de l'afficheur central de la planche de bord.

Toutes les places bénéficient de ceintures à trois points d'ancrage. La ceinture centrale au rang 2 est munie d'un système à deux boucles qui viennent se positionner de part et d'autre du siège central. Les ceintures du rang 3 peuvent être enroulées au-dessus du rideau cache-bagages pour ne pas en gêner l'utilisation. Quant aux ceintures de sécurité avant, elles sont dotées de double prétensionneurs pyrotechniques avec limiteurs d'effort et sont réglables en hauteur.

• Le miroir de surveillance enfants

Le miroir de surveillance enfants permet au conducteur et au passager avant de surveiller les enfants sans avoir à se retourner ou à modifier la position du rétroviseur intérieur principal. Ce miroir est disposé au-dessus du rétroviseur intérieur.

• Des sécurités enfants pour les commandes électriques

Une sécurité enfants électrique, actionnable depuis le poste conducteur ou à distance via la télécommande, rend les commandes des portes et vitres électriques arrière inactives.

Par ailleurs, une sécurité antipincement protège contre tout risque à la fermeture électrique des vitres ou du vélum.

UNE STRUCTURE RENFORCÉE

Pour répondre aux standards d'évaluation les plus sévères en sécurité passive, la structure est renforcée, afin d'optimiser l'absorption de l'énergie en cas de choc. Des zones à déformation programmée aussi bien à l'avant qu'à l'arrière permettent d'absorber cette énergie, pour préserver l'habitacle.

Sur C4 Picasso, les voies d'absorption des chocs frontaux ont été redéfinies afin d'affiner les montants avant. L'absorption des chocs se fait via le soubassement et les portes.

- Le dimensionnement des trains avant est optimisé pour permettre, entre autres, une transmission de l'énergie sous la caisse en cas de choc frontal.
- La voie basse de transmission des efforts a été renforcée (berceau et fixations, ajout d'une bride). De plus C4 Picasso dispose à l'avant, comme C4, d'une voie basse d'effort supplémentaire, en partie inférieure du bloc avant, pour mieux répartir la transmission d'énergie lors d'un choc frontal. Cette voie basse est composée d'une poutre inférieure de pare-chocs avant et d'allonges de berceau.

- Les portes avant ont été renforcées (tubes en acier à très haute limite élastique et absorbeurs de chocs à déformation progressive) pour rigidifier l'ensemble.
- Le déplacement des masses dures incompressibles dans le compartiment moteur a été particulièrement étudié pour limiter les intrusions dans l'habitacle.
- Des inserts structuraux de grande dimension dans le bas du pied avant, dans le bas et le haut du pied milieu et dans la traverse au-dessus du train arrière, renforcent la rigidité de la caisse. Ces ensembles composites en polyamide et mousse structurelle viennent adhérer aux parois de tôle les environnant – au passage dans les bains de cataphorèse. Ils bloquent ainsi ces nœuds stratégiques de la caisse, pour une meilleure rigidité de celle-ci. Ils remplacent par ailleurs de lourds renforts utilisés dans une conception traditionnelle.

Pour réduire les coûts de réparation suite aux petits chocs et participer également à l'allègement du véhicule, C4 Picasso dispose d'ailes avant en plastique et de poutres avant et arrière en aluminium. En cas de choc avant, la poutre supérieure et les absorbeurs subissent une déformation, sans altération des brancards. Il en est de même pour la poutre inférieure du pare-chocs avant qui sera comprimée sans altération du berceau moteur ou de ses allonges.

La protection contre le vol et l'effraction

C4 Picasso bénéficie d'une excellente protection contre le vol et l'effraction avec, entre autres, les équipements suivants :

- le vitrage feuilleté des vitres latérales et du pare-brise protégeant les occupants et les biens,
- un mode sélectif pour l'ouverture des ouvrants : le conducteur, grâce à une programmation dans l'ordinateur de bord, peut choisir un mode d'accès restreint au véhicule (seule la porte conducteur se décondamne),
- la supercondamnation qui rend impossible l'ouverture d'une porte depuis l'intérieur après avoir brisé la vitre par exemple,
- une alarme périmétrique, qui détecte l'ouverture des ouvrants sans la commande centrale, et volumétrique, qui détecte les mouvements à l'intérieur de l'habitacle. L'alarme volumétrique est désactivable avec le bouton de commande situé en partie basse à gauche du volant. Cette désactivation permet, par exemple, de laisser un animal dans le véhicule, tout en bénéficiant de l'alarme périmétrique,
- un antidémarrage électronique par transpondeur,
- une serrure de coffre électrique non crochetable,
- un écrou antivol sur chacune des roues aluminium,
- une condamnation automatique du véhicule dans les 30 secondes qui suivent une décondamnation, si aucune des portes n'a été ouverte,
- la condamnation automatique des portes et du coffre, dès la mise en mouvement du véhicule.

677 DMX 78

C4 Picasso

EVANESCENT

EVANESCENT